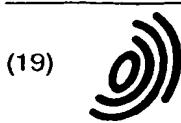


2001/07/16 (C)

33



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(19)

(11)

EP 0 940 571 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
08.09.1999 Patentblatt 1999/36

(51) Int. Cl. 6: F02D 41/14, F02D 41/20,
F02D 41/12, F02D 41/34

(21) Anmeldenummer: 98117686.0

(22) Anmeldetag: 17.09.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 04.03.1998 DE 19809173

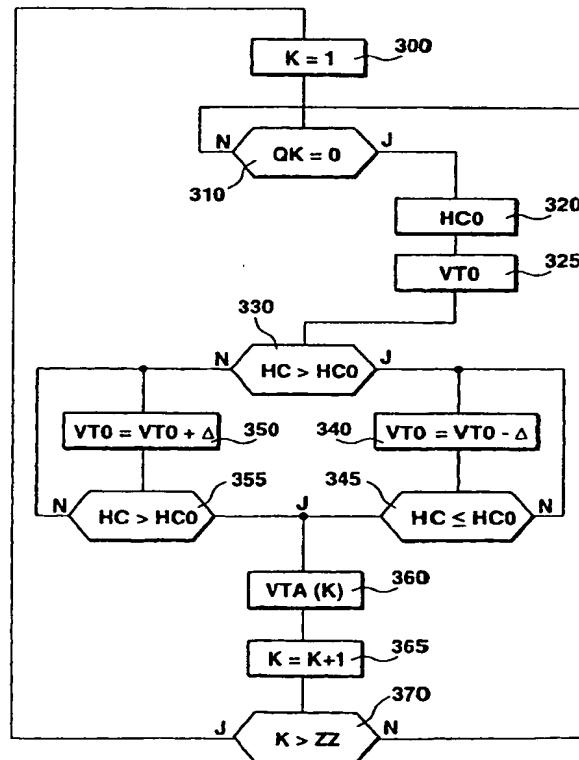
(71) Anmelder: ROBERT BOSCH GMBH
70442 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Buck, Rainer
71732 Tamm (DE)
• Herrmann, Bernd
74343 Sachsenheim (DE)
• Koelle, Ulrich
71701 Schwieberdingen (DE)
• Randoll, Helmut
71665 Vaihingen (DE)
• Franz, Carsten
71706 Markgröningen (DE)

(54) Verfahren und Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung

(57) Es wird ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung beschrieben. In bestimmten Betriebszuständen werden Abgleichwerte unter Verwendung eines HC-Sensors ermittelt.

Fig. 3



EP 0 940 571 A2

Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung gemäß den Oberbegriffen der unabhängigen Ansprüche.

[0002] Ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung sind aus der DE-OS 39 29 747 (US 5,070,836) bekannt. Dort wird eine Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung beschrieben, bei dem wenigstens ein Magnetventil die in die Brennkraftmaschine einzuspritzende Kraftstoffmenge festlegt. In bestimmten Betriebszuständen wird die Dauer des Ansteuersignals für das Magnetventil ermittelt, bei dem gerade eine Einspritzung erfolgt.

Aufgabe der Erfindung

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem Verfahren und einer Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung der eingangs genannten Art eine möglichst einfache Vorgehensweise und ein möglichst einfaches Verfahren bereitzustellen, mit dem eine möglichst genaue Kraftstoffzumessung erreicht werden kann.

[0004] Diese Aufgabe wird durch die in den unabhängigen Ansprüchen gekennzeichneten Merkmale gelöst.

Vorteile der Erfindung

[0005] Die erfindungsgemäßen Vorgehensweise stellt ein einfaches Verfahren und eine einfache Vorrichtung zur genauen Kraftstoffzumessung dar.

[0006] Vorteilhafte und zweckmäßige Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen gekennzeichnet.

Zeichnung

[0007] Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen erläutert. Figur 1 zeigt eine schematische Darstellung einer Einrichtung zur Durchführung des Verfahrens gemäß dem Anspruch 1. In Figur 2 ist der Zusammenhang zwischen der Dauer des Ansteuerimpulses T und der eingespritzten Kraftstoffmenge dargestellt. Ein Flußdiagramm zur Erläuterung des Verfahrens ist in Figur 3 dargestellt.

Beschreibung des Ausführungsbeispiels

[0008] Figur 1 zeigt wesentliche Elemente einer Einrichtung zur Kraftstoffeinspritzung in eine Brennkraftmaschine. Die Brennkraftmaschine 10 erhält von einer Kraftstoffzumeßeinrichtung eine bestimmte Kraftstoffmenge zugemessen. Verschiedene Sensoren 40 erfassen

Meßwerte 15, die den Betriebszustand der Brennkraftmaschine 10 charakterisieren und leiten diese zu einem Steuergerät 20. Das Steuergerät 20 berechnet ausgehend von den Meßwerten 15 und weiteren Größen 25, die beispielsweise von einem Drehzahlsensor 45 bereitgestellt werden, Ansteuerimpulse 35, mit denen die Kraftstoffzumeßeinrichtung 30 beaufschlagt wird. Bei den Sensoren 40 handelt es sich unter anderem um Sensoren, die die Abgaszusammensetzung erfassen und ein entsprechendes Signal bereitstellen. Insbesondere liefert der Sensor ein Signal, das die Konzentration der Kohlenwasserstoffe im Abgas charakterisiert.

[0009] Bei der Brennkraftmaschine 10 handelt es sich vorzugsweise um eine selbstzündende Brennkraftmaschine.

[0010] Das Steuergerät 20 berechnet in bekannter Weise, die in die Brennkraftmaschine 10 einzuspritzende Kraftstoffmenge. Diese Berechnung erfolgt abhängig von verschiedenen Meßwerten 25, wie beispielsweise der Drehzahl, der Motortemperatur, dem tatsächlichen Einspritzbeginn, der Abgaszusammensetzung und evtl. noch weiteren Größen, die den Betriebszustand der Brennkraftmaschine oder Umgebungsbedingungen charakterisieren. Dies sind beispielsweise die Stellung des Fahrpedals sowie der Umgebungsluftdruck oder die Umgebungstemperatur.

[0011] Das Steuergerät 20 setzt dann die gewünschte Kraftstoffmenge in Ansteuerimpulse 35 um. Mit diesen Ansteuerimpulsen wird dann das mengenbestimmende Element des Kraftstoffzumeßsystems 30 beaufschlagt. Als mengenbestimmendes Element kann vorzugsweise ein Magnetventil und/oder ein Piezosteller eingesetzt werden. Dieses mengenbestimmende Element ist so angeordnet, daß durch die Öffnungsduer, bzw. die Schließduer die einzuspritzende Kraftstoffmenge und durch den Öffnungs- und/oder Schließzeitpunkt der Beginn der Kraftstoffeinspritzung festgelegt wird.

[0012] Bei magnetventilgesteuerten Verteiler-Einspritzpumpen ist eine Hochdruckkraftstoffpumpe mit einem Magnetventil vorgesehen, die nacheinander alle Zylinder mit Kraftstoff beaufschlagt. Bei Common-Rail-Systemen ist eine Hochdruckkraftstoffpumpe vorgesehen, die den Kraftstoff in einem Vorratsbehälter auf einen vorgegebenen Druck verdichtet. Über Injektoren, die vorzugsweise mittels Magnetventilen oder Piezostellern angesteuert werden, wird der Kraftstoff in dem Vorratsbehälter den einzelnen Zylindern der Brennkraftmaschine zugemessen. Dabei weist jeder Injektor ein mengenbestimmendes Element in Form eines Magnetventils oder eines Piezostellers auf. Solche Systeme, bei denen ein Magnetventil oder ein Piezosteller die Einspritzung steuert werden auch als zeitgesteuerte Systeme bezeichnet.

[0013] Die erfindungsgemäße Vorgehensweise ist nicht auf diese Anwendungen beschränkt, sie kann bei allen elektrisch und/oder magnetisch gesteuerten Kraftstoffzumeßsystemen verwendet werden. Insbesondere

kann sie auch bei sogenannten Pumpedüsesystemen eingesetzt werden.

[0014] In Figur 2 ist der Zusammenhang zwischen der Dauer T des Ansteuerimpulses und der eingespritzten Kraftstoffmenge Q für ein erstes Magnetventil 1 und ein zweites Magnetventil 2 dargestellt. Der Zusammenhang ist für das erste Magnetventil mit einer gestrichelten und für das zweite Magnetventil mit einer durchgezogenen Linie aufgetragen.

[0015] Das Magnetventil 1 mißt bei einer Ansteuerdauer, die größer als T1 ist, Kraftstoff zu. Bei kleineren Ansteuerdauern erfolgt keine Kraftstoffzumessung. Das Magnetventil 2 dagegen mißt schon ab einer Ansteuerdauer T2 Kraftstoff zu. Werden nun die Magnetventile 1 und 2 mit einem Signal der Dauer T2 beaufschlagt, so erfolgt nur bei dem Magnetventil 2 eine Einspritzung, beim Magnetventil 1 dagegen nicht.

[0016] Ziel des im folgenden beschriebenen Verfahren ist es nun, diese Streuungen auszugleichen. Dabei sind im wesentlichen zwei Ursachen für diese Streuungen gegeben. Dies sind zum einen Toleranzen bei der Fertigung der Magnetventile, zum anderen Alterungsscheinungen in der Kraftstoffzumeßeinrichtung. Die in Figur 2 dargestellte Kennlinie streut von Exemplar zu Exemplar und unterliegt desweiteren Änderungen durch Alterung und Verschleiß.

[0017] Mit Hilfe des Flußdiagramms der Figur 3 wird im folgenden das Verfahren zum Ausgleich dieser Streuungen beschrieben.

[0018] In einem ersten Schritt 300 wird ein Zähler K auf 1 gesetzt. Anschließend überprüft eine Abfrage 310, ob die eingespritzte Kraftstoffmenge $Q_K = 0$ ist. Ist dies nicht der Fall, so erfolgt erneut die Abfrage 310. Wird erkannt, daß die eingespritzte Kraftstoffmenge $Q_K = 0$ ist, so wird in Schritt 320 der Wert HC0 eines Sensors gemessen, der ein Signal abgibt, das die Abgaszusammensetzung kennzeichnet. Besonders vorteilhaft ist es, wenn ein Sensor verwendet wird, der den Gehalt von unverbrannten Kohlenwasserstoffen ermittelt. Ein solcher Sensor wird im folgenden kurz als HC-Sensor bezeichnet. Alternativ oder ergänzend kann auch ein Sensor verwendet werden, der den Gehalt an Sauerstoff im Abgas erfaßt.

[0019] Die Abfrage 310 überprüft, ob ein bestimmter Betriebszustand vorliegt, in dem das Verfahren durchgeführt werden kann. Es kann auch vorgesehen sein, daß der Abgleich in mehreren Betriebszuständen durchgeführt wird. Ein solcher Betriebszustand liegt beispielsweise vor, wenn kein Kraftstoff eingespritzt wird, das heißt die eingespritzte Kraftstoffmenge $Q_K = 0$ ist.

[0020] Alternativ kann auch vorgesehen sein, daß überprüft wird, ein Schubbetrieb vorliegt. Schubbetrieb liegt vor, wenn die Drehzahl einen bestimmten Wert überschreitet, wobei gleichzeitig das Fahrerwunschsignal 0 ist.

[0021] Als weitere Bedingung wird überprüft, ob die Brennkraftmaschine ihre normale Betriebstemperatur

erreicht hat, das heißt es wird geprüft, ob die Temperatur des Kühlwassers und/oder des Schmierstoffes größer als ein Schwellwert ist.

[0022] Liegt der bestimmte Betriebszustand vor, so wird, wie im folgenden beschrieben ein Abgleichwert VTA ermittelt. Hierzu wird ein die Abgaszusammensetzung erfassender Sensor verwendet.

[0023] In diesem Betriebszustand, wenn keine oder nur eine sehr geringe Kraftstoffmenge eingespritzt wird,

10 ist der Anteil von unverbrannten Kohlenwasserstoffen, das heißt die HC-Emission, sehr gering bzw. nimmt den Wert 0 an. Der in Schritt 320 gemessene Wert wird als Nullemission HC0 abgespeichert.

[0024] Anschließend in Schritt 325 wird eine Ansteuerdauer VT0 für eine Einspritzung für den k-ten Zylinder vorgegeben. Der Grundwert VT0 für die Ansteuerung wird dabei vorzugsweise als Funktion des bisherigen Abgleichwerts VTA vorgegeben. Besonders vorteilhaft ist es, wenn zur Ermittlung des Grundwertes weitere

20 Größen, wie der Kraftstoffdruck P verwendet werden.

[0025] Anschließend in Schritt 330 wird dann die aktuell erfaßte HC-Emission HC gemessen und mit dem abgespeicherten Wert HC0 verglichen. Ist der Wert HC größer als abgespeicherte Wert HC0, so wird in Schritt

25 340 der Wert VT0 um den Wert Δ verringert. Anschließend wird überprüft, ob der aktuelle Wert HC kleiner oder gleich dem Wert HC0 ist. Ist dies nicht der Fall, so erfolgt erneut Schritt 340.

[0026] Erkennt die Abfrage 330, daß der Wert HC0 nicht größer ist als HC0, so folgt Schritt 350 indem der Wert VT0 um den Wert Δ erhöht wird. Die sich anschließende Abfrage 355 überprüft, ob nun der Wert HC größer als der Wert HC0 ist. Ist dies nicht der Fall, so erfolgt erneut Schritt 350.

35 [0027] Dies bedeutet, ändert sich die HC-Emission nachdem Ansteuerung mit der Zeitdauer VT0 erfolgte nicht, so erfolgt keine Einspritzung. Steigt die HC-Emission an, so wird auf eine Einspritzung erkannt. Wird keine Einspritzung erkannt, wird die Ansteuerdauer VT0 rampenförmig erhöht, bis die Emission an HC ansteigt. Die dann vorliegende Zeit VT0 wird als Abgleichwert VTA(K) für den k-ten Zylinder in Schritt 360 abgespeichert.

[0028] Wird eine Einspritzung in Schritt 330 erkannt, 45 wird die Ansteuerdauer VT0 in analoger Weise rampenförmig erniedrigt, bis die Emission an Kohlenwasserstoffen auf 0 zurückgeht. In diesem Fall wird ebenfalls der erreichte Wert VT0 in Schritt 360 als Abgleichwert VTA(K) für den k-ten Zylinder abgespeichert. Anschließend wird in Schritt 365 der Zähler K um 1 erhöht. Die

50 anschließende Abfrage 370 überprüft, ob der Wert K größer als die Zahl ZZ ist, die der Anzahl der Zylinder der Brennkraftmaschine entspricht. Ist dies nicht der Fall, so erfolgt die Überprüfung für den nächsten Zylinder. Ist dies der Fall, so endet das Programm.

[0029] Dies bedeutet ausgehend von einem Grundwert wird die Ansteuerdauer erhöht und/oder verringert, bis sich eine Änderung beim Ausgangssignal des Sen-

sors ergibt. Ausgehend von der erreichten Ansteuerdauer VTO wird der neue Abgleichwert VTA vorgegeben.

[0030] Besonders vorteilhaft ist es, daß bei dem Verfahren jeweils nur ein Stellelement angesteuert wird, um einen zylinderindividuellen Wert für den Abgleichwert zu ermitteln. Wird der vorbestimmte Betriebszustand verlassen, bevor das Verfahren abgearbeitet wurde, wird dieses abgebrochen und der letztmals ermittelt Ansteuerdauer VTO als Abgleichwert VTA beibehalten. Wird der bestimmte Betriebszustand erneut erreicht, wird das Verfahren fortgesetzt und der Abgleichwert des nächsten Zylinders entsprechend ermittelt.

[0031] Die mit Hilfe des Verfahrens ermittelten Abgleichwerte VTA(k) des k-ten Zylinders, wird in besonders vorteilhafter Weise in einem Kennfeld, vorzugsweise abhängig von der Last, der eingespritzten Kraftstoffmenge und/oder der Drehzahl der Brennkraftmaschine gespeichert. Diese Werte stehen dann bei jeder Einspritzung zur Verfügung. Die Abgleichwerte VTA werden zur Korrektur der Ansteuerdauer des Magnetventils oder des Piezostellers verwendet. Die Ansteuerdauer T für eine Einspritzung ergibt sich dann gemäß der Beziehung:

$$T = VTA(k) + TE$$

[0032] Alternativ zur Ansteuerdauer kann auch ein anderes Signal, das die Ansteuerdauer bestimmt korrigiert werden.

[0033] Bei dem Wert TE handelt es sich um die abhängig von Betriebszuständen vorgegebene Ansteuerdauer zur Erreichung einer bestimmten einzuspritzenden Kraftstoffmenge.

[0034] Das Verfahren wird vorzugsweise bei einem späten Spritzbeginn durchgeführt, bei dem die eingespritzte Kraftstoffmenge nicht mehr völlig oder gar nicht verbrennt. In diesem Fall ist der Anstieg der HC-Emission besonders ausgeprägt. Vorzugsweise erfolgt die Einspritzung 120° Kurbelwelle nach dem oberen Totpunkt.

[0035] In diesem Fall besteht die Möglichkeit ausgehend von der gemessenen Kohlenwasserstoffkonzentration auf die geförderte Einspritzmenge zu schließen. Es gilt dabei der Zusammenhang:

$$ME = K * ZZ * ML * HC$$

[0036] Wobei K eine Konstante, ME die eingespritzte Kraftstoffmasse in mg pro Hub, ZZ die Anzahl der Zylinder der Brennkraftmaschine, ML die gemessene Luftmasse im Zylinder in mg pro Hub und HC die gemessene Konzentration unverbrannter Kohlenwasserstoffe im Abgas darstellt. Diese Gleichung gilt ohne Verluste durch Verbrennung, Ölverdünnung u.ä.. Diese Einflüsse können durch die Konstante K berücksichtigt werden.

[0037] Häufig wird bei zeitgesteuerten Kraftstoffzumesssystemen eine geringe Kraftstoffmenge vor der eigentlichen Einspritzung zugemessen. Dabei werden sehr kleine Kraftstoffmengen zugemessen, bei denen sich Toleranzen und Fehler sehr stark auswirken. Besonders vorteilhaft ist es daher, wenn die Ansteuerdauer bei der Voreinspritzung mit den Abgleichwerten korrigiert werden.

[0038] Mit der erfindungsgemäßen Vorgehensweise können Toleranzen der Einspritzmenge wesentlich verkleinert werden. Mit der erfindungsgemäßen Vorgehensweise kann die richtige Einstellung berücksichtigt und damit auch Exemplarsteuerungen und auch Alterung und Verschleiß berücksichtigt werden.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung, wobei ein mengenbestimmendes Element die in die Brennkraftmaschine einzuspritzende Kraftstoffmenge festlegt, wobei in wenigstens einem bestimmten Betriebszustand wenigstens ein Abgleichwert zur Korrektur eines die Ansteuerdauer des mengenbestimmenden Elements bestimmenden Signals ermittelt wird, dadurch gekennzeichnet, daß zur Ermittlung des Abgleichwerts ein Signal eines die Abgaszusammensetzung erfassenden Sensors verwendet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß es sich bei dem bestimmten Betriebszustand um den Schubbetrieb und/oder um einen Betriebszustand handelt, bei dem kein Kraftstoff eingespritzt wird.
3. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Sensor ein Signal liefert, das die Konzentration von Kohlenwasserstoffen im Abgas charakterisiert.
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ausgehend von einem Grundwert für die Ansteuerdauer diese so lange erhöht oder verringert wird, bis sich eine Änderung beim Ausgangssignal des Sensors ergibt.
5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Grundwert abhängig von wenigstens dem bisherigen Abgleichwert vorgebbar ist.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß Abgleichwert zur Korrektur der Ansteuerdauer bei einer Voreinspritzung verwendbar ist.
7. Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung,

mit einem mengenbestimmenden Element, das die in die Brennkraftmaschine einzuspritzende Kraftstoffmenge festlegt, mit Abgleichmitteln, die in wenigstens einem bestimmten Betriebszustand wenigstens ein Abgleichwert zur Korrektur eines die Ansteuerdauer des mengenbestimmenden Elements bestimmenden Signals ermitteln, dadurch gekennzeichnet, daß die Abgleichmittel zur Ermittlung des Abgleichwerts ein Signal eines die Abgaszusammensetzung erfassenden Sensor verwenden.

5

8. Vorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß es sich um ein Common-Rail-System handelt. 15
9. Vorrichtung nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß das mengenbestimmende Element als Magnetventil oder als Piezosteller ausgebildet ist. 20

20

25

30

35

40

45

50

55

Fig. 1

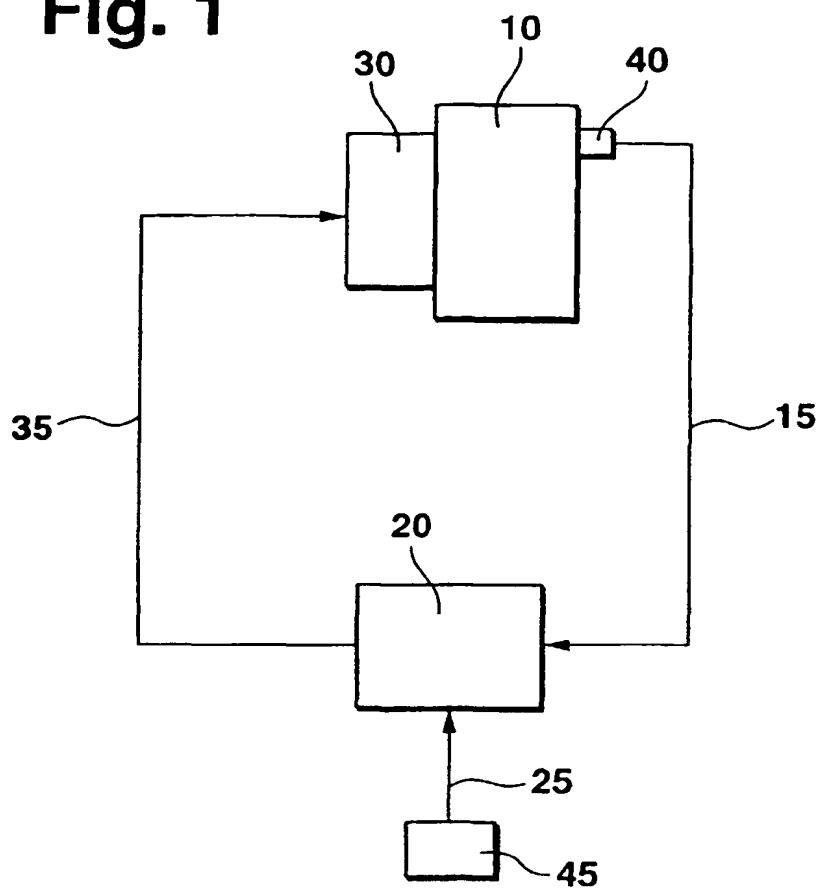


Fig. 2

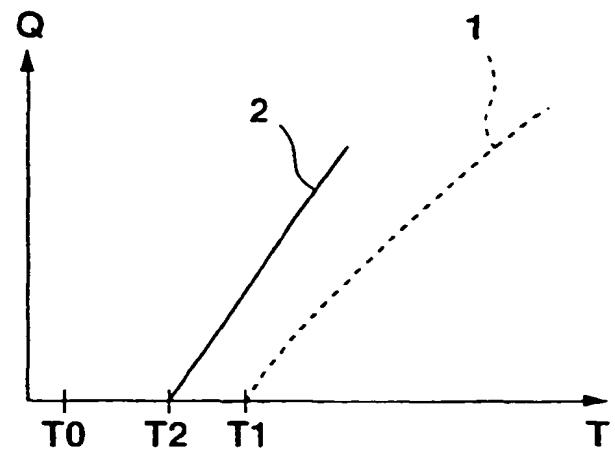
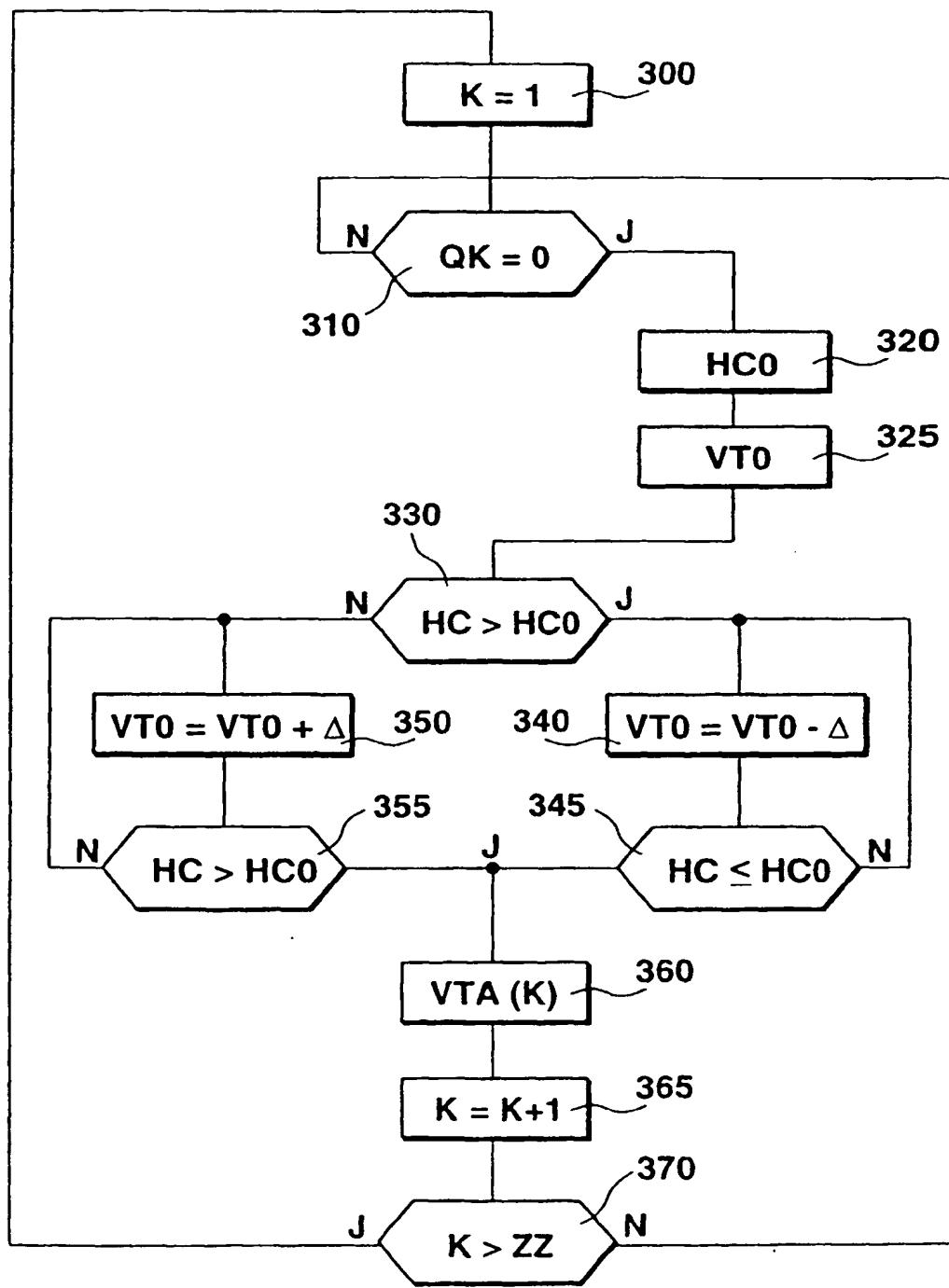


Fig. 3



(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11)



EP 0 940 571 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
28.02.2001 Patentblatt 2001/09

(51) Int. Cl.⁷: F02D 41/14, F02D 41/20,
F02D 41/12, F02D 41/34

(43) Veröffentlichungstag A2:
08.09.1999 Patentblatt 1999/36

(21) Anmeldenummer: 98117686.0

(22) Anmeldetag: 17.09.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 04.03.1998 DE 19809173

(71) Anmelder: ROBERT BOSCH GMBH
70442 Stuttgart (DE)

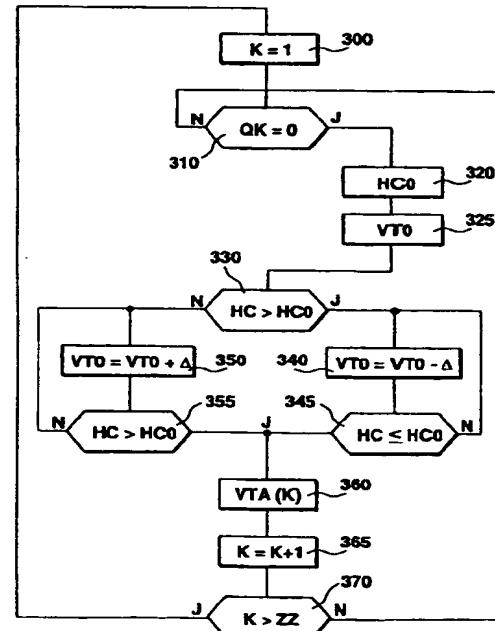
(72) Erfinder:

- Buck, Rainer
71732 Tamm (DE)
- Herrmann, Bernd
74343 Sachsenheim (DE)
- Koelle, Ulrich
71701 Schwieberdingen (DE)
- Randoll, Helmut
71665 Vaihingen (DE)
- Franz, Carsten
71706 Markgröningen (DE)

(54) Verfahren und Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung

(57) Es wird ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Steuern der Kraftstoffeinspritzung beschrieben. In bestimmten Betriebszuständen werden Abgleichwerte unter Verwendung eines HC-Sensors ermittelt.

Fig. 3



EP 0 940 571 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 98 11 7686

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE									
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrift Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)						
X	EP 0 416 270 A (BOSCH GMBH ROBERT) 13. März 1991 (1991-03-13) * Zusammenfassung * * Spalte 2, Zeile 1 – Zeile 33 * * Spalte 4, Zeile 12 – Zeile 25 * * Spalte 5, Zeile 17 – Zeile 20 * * Spalte 5, Zeile 42 – Spalte 6, Zeile 24 * * Abbildungen 1-3 * ---	1,7,9	F02D41/14 F02D41/20 F02D41/12 F02D41/34						
D,A	DE 39 29 747 A (BOSCH GMBH ROBERT) 14. März 1991 (1991-03-14) * das ganze Dokument * ---	1,4-9							
A	EP 0 725 211 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 7. August 1996 (1996-08-07) * das ganze Dokument * ---	1,2,7							
A	EP 0 351 078 A (FORD MOTOR CO ;FORD WERKE AG (DE); FORD FRANCE (FR)) 17. Januar 1990 (1990-01-17) * das ganze Dokument * ---	1,7							
A	US 5 216 882 A (IWATA YOICHI ET AL) 8. Juni 1993 (1993-06-08) * das ganze Dokument * ----	1-3,7	F02D RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.6)						
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p> <table border="1"> <tr> <td>Recherchenort</td> <td>Abschlußdatum der Recherche</td> <td>Prüfer</td> </tr> <tr> <td>DEN HAAG</td> <td>9. Januar 2001</td> <td>Libeaut, L</td> </tr> </table> <p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument S : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>				Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	DEN HAAG	9. Januar 2001	Libeaut, L
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer							
DEN HAAG	9. Januar 2001	Libeaut, L							

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 11 7686

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

09-01-2001

im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0416270	A	13-03-1991	DE	3929746 A	14-03-1991
			DE	59004671 D	31-03-1994
			JP	3100351 A	25-04-1991
			US	5131371 A	21-07-1992
DE 3929747	A	14-03-1991	DE	59000690 D	11-02-1993
			EP	0416265 A	13-03-1991
			JP	3100350 A	25-04-1991
			US	5070836 A	10-12-1991
EP 0725211	A	07-08-1996	DE	19503317 A	08-08-1996
			DE	59504984 D	11-03-1999
			ES	2127986 T	01-05-1999
EP 0351078	A	17-01-1990	US	4869222 A	26-09-1989
			CA	1334917 A	28-03-1995
			DE	68901590 D	25-06-1992
US 5216882	A	08-06-1993	JP	4116242 A	16-04-1992

Method and device for controlling the fuel injection

Patent number: EP0940571

Publication date: 1999-09-08

Inventor: BUCK RAINER (DE); HERRMANN BERND (DE); KOELLE ULRICH (DE); RANDOLL HELMUT (DE); FRANZ CARSTEN (DE)

Applicant: BOSCH GMBH ROBERT (DE)

Classification:

- **international:** F02D41/14; F02D41/20; F02D41/12; F02D41/34

- **European:** F02D41/12B; F02D41/14D3J; F02D41/24D4B; F02D41/40D2

Application number: EP19980117686 19980917

Priority number(s): DE19981009173 19980304

Also published as:

JP11294227 (A)
EP0940571 (A3)
DE19809173 (A)
EP0940571 (B1)

Cited documents:

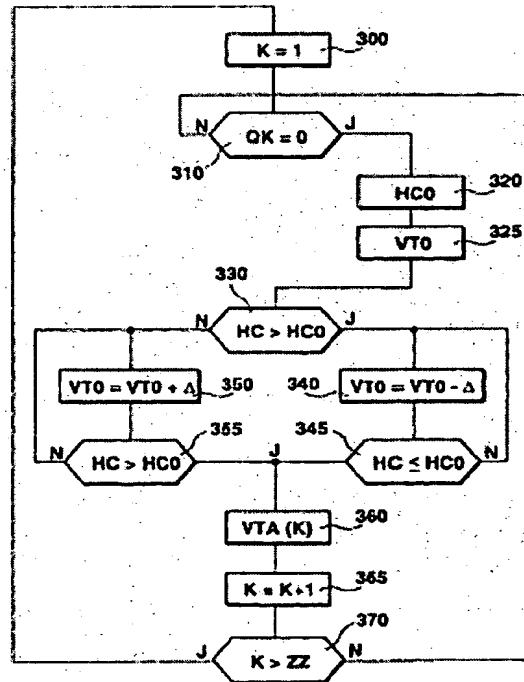
EP0416270
DE3929747
EP0725211
EP0351078
US5216882

[Report a data error](#) [he](#)

Abstract of EP0940571

The method involves defining the quantity of fuel to be injected into the engine, whereby in at least one operating mode at least one compensation value is determined for correcting a signal defining the drive duration for the element that defines the fuel quantity, which can be a magnetic valve or piezo controller, defining the quantity. The compensation value is determined by using a signal from a sensor detecting the composition of the exhaust gas. An independent claim is also included for a common rail arrangement for controlling fuel injection.

Fig. 3



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

Docket # S3-02P16225

Applic. # PCT/EP2003/013378

Applicant: JEROME BOUCHAIN ET AL.

Lerner and Greenberg, P.A.

Post Office Box 2480

Hollywood, FL 33022-2480

Tel: (954) 925-1100 Fax: (954) 925-1101